

LA DIFFICULTÉ DE L'ESPLANADE.

RÉPONSE

DE LA

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE CREDIT VALLEY

AUX ALLÉGATIONS

DES

Compagnies de Chemin de Fer du Grand Tronc et du Northern

DANS L'AFFAIRE DE LA

Contestation du Droit d'Entrée du Port de Toronto.

*ARGUMENT LÉGAL EN FAVEUR DES PRÉTENTIONS
DE LA COMPAGNIE DE "CREDIT VALLEY."*

APPEL AU PARLEMENT.



OTTAWA:

A. BUREAU, IMPRIMEUR, 170½ RUE SPARKS.

1880.

HE 2810

C9

C92

65

LA DIFFICULTÉ DE L'ESPLANADE.

La contestation du droit d'entrée dans le port de Toronto.

Le 24 Janvier, le *Globe* et le *Mail* contenaient la réponse suivante de la compagnie du chemin de fer de "Credit Valley" aux allégations publiées dernièrement au nom des compagnies de chemin de fer du Grand Tronc et "Northern," au sujet de la difficulté de l'Esplanade.

LETTRE DE M. LAIDLAW.

A M. le Rédacteur.

MONSIEUR, — Vous trouverez, ci-joints à une lettre, l'opinion de MM. Dalton McCarthy, C. R., de M. Thomas Ferguson, C. R., ainsi que la réponse de M. Wells' aux rapports spéciaux récemment publiés par la compagnie du "Northern Railway."

Permettez-moi aussi d'attirer votre attention sur les propositions faites par les compagnies du Grand Tronc et du "Northern Railway," publiées dernièrement dans votre journal et à la réponse qui y a été donnée par la compagnie du chemin de fer de Credit Valley. C'était la première publication d'articles ayant trait à la dispute qui s'est élevée entre les trois compagnies au sujet de cette difficulté de l'Esplanade.

La lettre de M. Wells explique comment les compagnies du Grand Tronc et "Northern Railway" ont réussi à se jouer de la compagnie du "Credit Valley," en se renvoyant la balle.

L'opinion de MM. McCarthy et Ferguson sur nos droits légaux qui font l'objet du litige, donnera satisfaction à tous.

La compagnie du chemin de fer du "Credit Valley" est disposée à payer le coût des travaux d'excavation et de remblai (comme on peut en avoir la preuve par les documents, sections transversales, etc.) exécutés sur la voie qui pourra leur être concédée jusqu'à leur pouvoir d'eau, mais comme la Compagnie du Grand Tronc et le "Northern Railway," n'ont pas payé un centime pour la propriété en question, elles n'y ont par conséquent aucun titre; la compagnie du chemin de fer de "Credit Valley" ne peut accéder aucun arrangement particulier qui pourrait lui être proposé. La compagnie du chemin de fer de Credit Valley croit qu'une solution définitive de la question lui accordera son droit de

passage à un prix par arpent égal à celui que le Grand Tronc et le "Northern Railway" seront tenus de payer au gouvernement ou à qui que ce soit.

Nous voulons abandonner entièrement le règlement de la question au comité des chemins de fer du Conseil Privé, si ses attributions lui permettent de s'en occuper, ou bien au Parlement; ou encore nous accepterons volontiers la décision des personnes auxquelles le gouvernement pourrait déléguer ses pouvoirs pour régler entièrement la difficulté, en accordant à la Couronne et à la ville ce à quoi elles ont droit et en donnant aux compagnies du "Northern Railway" et du "Credit Valley" ce à quoi elles peuvent prétendre dans les circonstances.

La compagnie du "Credit Valley" ne peut faire et n'est disposée à faire aucun arrangement particulier pour établir un arbitrage entre elle et ces compagnies qui arrêtent notre chemin de fer à Parkdale et qui sont en position de nous ruiner ou de nous imposer les conditions les plus onéreuses. Nous demandons donc au gouvernement d'adopter une loi qui fasse disparaître la difficulté.

C'est un acte déplorable de mauvaise administration, de la part de la ville, que d'avoir ainsi laissé depuis tant d'années sans en retirer aucun bénéfice, morceler l'esplanade qui représente une valeur égale à celle de la dette de la ville. Il est maintenant du devoir de la ville de s'assurer de ses droits sur ce qui reste de cette belle propriété et de les maintenir, d'employer son influence à obtenir du gouvernement une solution satisfaisante de la difficulté et digne de la richesse financière de la province.

Pour ouvrir passage au Grand-Tronc, le long de l'Esplanade, pour permettre, en un mot, à cette compagnie d'anéantir le commerce qui se fait à Toronto par la voie du lac, la ville a consacré une somme de \$800,000 et a accordé au Grand Tronc droit de passage sur ces propriétés et dans des rues pour une compensation bien faible sinon nulle.

La compagnie du "Northern Railway" a obtenu un subside en espèces de \$200,000 et l'usage de cinquante ou soixante acres de terre ou d'eau.

Le gouvernement et la municipalité ont arraché ces deux compagnies à un état de pauvreté et de gêne, résultat de l'extravagance qui a présidé à la construction et de la mauvaise administration, et les ont rendues si fortes et si prospères que le revenu du Grand-Tronc représente presque les deux tiers du revenu du Canada et que celui du "Northern Railway," je n'en ai aucun doute, égale celui de la ville de Toronto.

Et maintenant, malgré tout ce que le Canada et cette municipalité ont fait pour ces chemins de fer, elles refusent l'entrée de Toronto à un chemin que la population de la ville a subventionné si généreusement, dans le but de remédier aux maux causés au commerce de la ville par le tarif injuste du Grand Tronc.

Quand et par qui les soixante acres de terre (possédés par la ville en vertu d'un permis d'occupation accordé par la Couronne) ont-ils été transférés au "Northern Railway"? Un seul citoyen

de Toronto a-t-il jamais eu vent du transfert? Les membres du parlement qui sont au fait des circonstances, ne savent-ils pas que l'intention de transférer cette propriété n'a jamais existé?

Pas un gouvernement au Canada ne voudrait enlever sans avis à la ville de Toronto, pour les donner à une compagnie de chemin de fer, soixante arpents de terrains se trouvant dans les limites de la municipalité. Je maintiens donc que le gouvernement du jour règlera la question avec justice.

Permettez-moi de vous rappeler que le gaspillage insensé et la mauvaise gestion qui ont signalé soit l'administration des finances, soit la construction de ces chemins, ont détruit le crédit d'une entreprise de chemin de fer dont l'idée a pris naissance en cette ville, et a déshonoré le pays durant des années à un tel point que le Canada était devenu la risée de tous les habitués des hôtels de la Grande Bretagne. Pendant vingt ans, la construction des chemins de fer a été paralysée parceque l'Angleterre avait pris des actions et des obligations de ces lignes pour un montant trois fois supérieur à celui qui est actuellement requis pour la construction et l'équipement.

Avec le montant donné par le Canada au Grand Tronc, ce chemin de fer aurait pu être entièrement terminé aujourd'hui, et cependant le système de cette compagnie est de favoriser le commerce des États-Unis, aux dépens de celui du Canada.

Lorsque mes premiers règlements de chemins de fer furent soumis à Toronto, la dette de la ville n'était que de \$22,500,000 ; lorsque le dernier, celui de "Credit Valley" a été soumis, la cité était endettée de \$50,000,000

Le pays a été ouvert et défriché ; la population s'est rapidement augmentée ; les cultivateurs ont prospéré, car ils n'ont plus eu à faire jusqu'à cent milles pour gagner les marchés. et des villes et des villages prospère se sont élevés le long de la ligne de ces chemins de fer, sur l'emplacement de modestes hameaux. Puis la fièvre des chemins de fer ayant gagné les autres districts, ou plutôt tout le Canada, il s'est résulté de l'établissement de ces voies de communication la richesse, l'aisance et la prospérité générales.

Le Grand-Tronc a bénéficié ainsi d'une augmentation de trafic, qui, je n'hésite pas à le dire, équivaut au chiffre d'affaires qu'il faisait lorsqu'il a été question pour la première fois de construire ces nouvelles voies. Et cependant le Grand-Tronc, le "Great Western," le "Northern" et le "Midland," ont mis en œuvre leur influence et leur énergie pour arrêter ce mouvement favorable à la construction de nouveaux chemins de fer.

L'orgueil et l'arrogance de ces grandes compagnies de chemin de fer, joints au mépris des droits des personnes et des municipalités et du pays, en général, dont elles ont trahi les droits au bénéfice d'une nation étrangère, ont déterminé la construction du "Canada Southern," du "Toronto Grey et Bruce," du chemin de ceinture, (la plus insigne folie commise au Canada avec l'argent des actionnaires anglais,) et d'un certain nombre d'autres lignes locales.

Le mode d'administration et l'attitude de la compagnie du "Northern Railway," ont donné naissance à des lignes qui auraient pu n'être que des tributaires de ce chemin, si elles n'eussent été en but aux vexations des administrateurs; il s'agit du "Midland" et du "Hamilton et North Western."

Ces prétentions et l'opposition irritante aux intérêts généraux du Canada ont atteint leur apogée lorsque M. Potter, qui était alors président du Grand-Tronc, demanda à Lord Carnarvon, secrétaire d'Etat pour les colonies, d'employer son influence pour pousser le Canada à abandonner la construction de nouveaux chemins de fer, et en particulier celle de la ligne de la Rive Nord et du "Montréal et Ottawa."

Son opposition, dès le principe, aux nouveaux chemins de fer, et ensuite sa mauvaise volonté pour ce qui a trait aux questions moins importantes de traverses, transports réciproques de voyageurs et de marchandises, et qui a été même poussée au point de faire poser la nuit une voie à Toronto pour évincer le "Credit Valley," prouvent jusqu'à l'évidence son esprit d'opiniâtreté et le mépris qu'elle a toujours fait des intérêts canadiens.

Je crois que les compagnies anglaises ignorent ce qui a été pour elles la cause de tant de pertes d'argent au Canada, ainsi que les agissements qui ont irrité et indisposé le peuple jusqu'au point de le pousser beaucoup à imposer une taxe sur une compagnie qui, dans l'espace des dernières années, avait construit un aussi grand nombre de milles de chemin de fer au Canada.

Si l'on agissait ainsi avec la population de l'Angleterre, les magistrats anglais partageraient bientôt le sort que M. Potter s'est lui-même préparé ici, c'est à dire l'oubli.

Quant à moi, bien que j'aie déjà refusé quatre fois de me porter candidat, je suis disposé à demander à la prochaine occasion les suffrages d'un collège électoral pour rentrer au Parlement, afin de parler avec l'autorité d'un représentant du peuple sur les intérêts du commerce du pays, etc. Je défie maintenant toutes les corporations que j'ai mentionnées de me faire échouer.

Je ne me permettrai pas de repos, dussé je prendre la question dès son début, et vivre de farine d'avoine, de harengs et de pommes de terre,—tant que le pays n'aura pas adopté des mesures pour assurer à la population un traitement équitable de la part de ces compagnies, et jusqu'à ce que le Grand Tronc (ou toute autre grande entreprise de chemin de fer) transportent les produits du Canada dans ses propres ports de mer, au même taux, par tonne et par mille, que ceux des Etats-Unis.

Le "Credit Valley" est menacé de toutes espèces de poursuites de la part des receveurs, etc., mais y aurait-il un receveur dans chaque bureau de la compagnie, le bureau de direction actuel n'abandonnera jamais des droits qu'il croit être les siens, en même temps que ceux du peuple, jusqu'à ce que le gouvernement ou le parlement aient refusé d'agir. Alors la compagnie *devra* céder, ne pouvant résister à l'oppression légale de compagnies qui possèdent d'immenses revenus.

Quant à ce qui a trait aux opinions émises, relativement aux voies qu'on se proposerait d'établir pour le chemin de fer de "Credit Valley," on ne doit pas oublier qu'elles représentent je crois, sans exception, la manière de voir des anciens fonctionnaires du Grand Tronc, du "Great Western" ou du "Northern," et en un mot de toutes les personnes qui ont été associés à ces entreprises comme entrepreneurs ou autrement. Comme il est permis d'en appeler à une autre juridiction, dans ce pays, quand les passions locales et les sympathies peuvent influencer l'opinion, je refuse, au nom du "Credit Valley" d'être jugé par de semblables jurés, parceque tous les chemins de fer établis depuis dix ans ont été construits contre leur volonté, en faisant toute fois exception en faveur de M. M. Shanly.

Il existe plus d'activité en une semaine, dans les limites de la station d'une des compagnies de chemin de fer de London, que dans l'espace d'un an sur les soixantes arpents du "Northern Railway." Cette dernière compagnie possède environ trois douzaines de locomotives, et ceux qui connaissent comment se fait le service des gares de London, le nombre de trains qui les occupent, n'hésiteront pas à dire qu'il est tout à fait absurde de prétendre qu'il y aurait danger ou difficulté à placer une nouvelle voie sur les soixantes arpents du "Northern."

Si le comité des chemins de fer du conseil privé fait le choix d'un expert désintéressé dans la question pour procéder à une nouvelle disposition des voies placées en si grande hâte, l'été dernier, par les compagnies du Grand Tronc et du "Northern," on pourra se convaincre qu'il n'y a pas d'inconvénients à accorder au "Credit Valley" les voies qu'elle demande pour atteindre ses pouvoirs d'eau, et quelques voies d'évitement pour former les trains destinés à charger et à décharger les marchandises sur les quais.

L'indépendance de la compagnie du "Credit Valley," l'importance que lui donne la concurrence, ses débouchés, enfin, la recommandant à la ville de Toronto et aux municipalités.

Le public m'excusera si j'ai employé des expressions un peu vives. Personne n'ignore, d'un bout à l'autre du pays, les persécutions que moi-même et les compagnies avec lesquelles j'ai été lié, ont eu à endurer de la part des anciennes compagnies.

Je demeure, Monsieur,

Votre dévoué,

(Signé) GEORGE LAIDLAW,

Président C. V. R. Cie.

Toronto, 23 Janvier 1880.

OPINION DE MM. McCARTHY ET FERGUSON.

On a demandé notre opinion sur le succès probable d'un appel de la décision rendue en cette cause, le 7 Janvier courant, par M. le vice-chancelier Proudfoot, ordonnant qu'il est enjoint à la

compagnie du "Credit Valley" de ne pas prendre possession d'une étendue de cent pieds de terrain entre la rue Queen et la traverse Diamond, dont la compagnie réclame le droit d'occupation en vertu de l'autorité qui lui avait été accordée par une licence délivrée en Juillet dernier, par le ministre de l'intérieur.

On nous demande aussi, dans le cas où nous serions en faveur d'un appel de la décision rendue, d'exposer au long des raisons qui nous ont conduits à cette conclusion.

Nous avons considéré les questions qui ont déterminé la décision de M. le vice-chancelier Proudfoot, et nous sommes d'opinion qu'on doit en appeler.

Aucune des parties n'a contesté que ce terrain n'était pas toujours la propriété de la Couronne, et qu'aucun actes n'en avait été fait, si ce n'est aux autorités militaires, comme il en sera fait mention plus tard, jusqu'à ce qu'un permis d'occupation ait été délivré au faveur de la compagnie du "Credit Valley."

On ne repousse pas non plus la prétention, qu'il est du reste impossible de contester, que la Couronne ou les autorités militaires qui, à un moment donné ont possédé quelque droit sur le terrain, aient jamais reçu de prix d'achat ou de compensation d'aucune sorte, pour le morceau de terrain dont les compagnies du Grand Tronc et du "Northern" réclament aujourd'hui la possession et prétendent garder l'occupation malgré la compagnie du "Credit Valley" et la Couronne.

A moins que les compagnies du Grand Tronc et du "Northern" ne produisent quelques titres, le "Credit Valley," ayant une licence de la Couronne, a le droit d'entrer en possession de l'espace de terrain que lui accorde son permis.

La compagnie du Grand Tronc prétend avoir acquis le droit de possession d'une partie de cette propriété, en vertu d'un arrangement conclu avec le "Northern" vers l'année 1860, mais à moins que le titre de cette dernière compagnie soit valide, elle n'a nul droit à l'occupation d'aucune partie de ces cent pieds de terrain.

La compagnie du "Northern" invoque différentes raisons pour établir les droits à la possession et à la libre disposition de cette propriété; nous allons en faire l'examen.

Le "Northern Railway" a été incorporé en 1849 par le 12 Victoria, chap. 196, et il a commencé les travaux de construction en l'année 1852. A cette époque, la propriété était entre les mains des officiers supérieurs de l'artillerie de Sa Majesté, dont les quartiers généraux se trouvaient à Londres, Angleterre, qui l'occupaient, au nom de la reine, pour des fins militaires.

En vertu de l'acte Vict., chap. 11, par lequel cette propriété a été placée entre les mains des officiers supérieurs de l'artillerie, les droits de la Couronne se trouvaient spécialement sauvegardés par la section 33, et par la section 15, le Parlement du Canada se réservant le droit d'autoriser la construction d'un chemin de fer sur aucune partie du terrain concédé à ces officiers, et qui avait été consacré par le gouvernement de l'une ou de chacune des anciennes provinces du Canada, à des fins militaires.

Les concessions de terres accordées par cet acte aux officiers supérieurs de l'artillerie, ne se composaient pas seulement des terrains réservés par les provinces pour des fins militaires, mais aussi de ceux qui avaient été achetés, transportés, cédés ou concédés à Sa Majesté pour des fins militaires ou autres, et nous sommes d'opinion que la 15^{me} clause a pour effet d'enlever au Parlement le droit d'autoriser la construction de travaux publics sur ces parties des terrains militaires, qui ont été acquis par vente ou cession par les autorités provinciales.

Il est donc important, en considérant le droit de la compagnie du "Northern Railway" à occuper ces terrains, de constater et d'établir comme question de fait, ce qui est un des points les plus importants de la cause du Grand Tronc et du "Northern Railway," savoir, si cette propriété a été réservée et consacrée par la province à des fins militaires, et de montrer de façon à éloigner toute espèce de doute que la propriété a ou n'a pas été achetée par la Couronne. Lors de l'audition de la cause aucun témoignage n'a établi ce fait.

Le savant vice-chancelier a admis, comme il l'a déclaré dans son jugement, que cette propriété avait été mise sous sequestre par le Lieut.-Gouverneur, parcequ'un certain espace du terrain qu'elle comprend figurait sous le nom de "Réserve Militaire," sur la carte de M. Fleming, et parceque, comme il le dit ensuite, jamais le droit d'occuper ces terrains n'avait été contesté sur ce point à un chemin de fer. On a montré dans les plaidoyers, quoiqu'il n'en ait pas été question dans le jugement, que la désignation de "Réserve Militaire," sur la carte de M. Fleming, s'appliquait à la propriété de l'Artillerie dans la ville de Toronto, comprenant un étendue de 510 arpents, qui n'avait pas été louée à la ville et qui était spécialement réservée pour des fins militaires, et que le mot "Réserve" n'avait pas la signification que voulait lui appliquer l'avocat du demandeur.

Nous pensons que l'examen de la correspondance conduira à la conclusion que la distinction que nous établissons maintenant entre les terres cédées par la province et celles qui ont été achetées pour des fins militaires, n'est jamais entrée dans l'esprit des personnes qui ont rédigé cette correspondance. Ce qu'on peut dire de plus concluant en faveur de la manière dont le demandeur envisage la question, c'est qu'il n'a pas été élevé d'objection sur des points spéciaux contre le droit de la compagnie du chemin de fer de Ontario, Simcoe et Huron, de passer sur ces terrains.

Jusqu'à ce que ce fait soit établi, la charte de la compagnie du "Northern Railway" ne peut être aucunement considérée comme lui donnant le droit d'occuper cette propriété militaire, en dehors de cette question il est statué dans la charte de la compagnie et cette clause s'étend aux particuliers, qu'elle ne possède ni autorisation ni pouvoirs, lui permettant de pénétrer sur le terrain ou d'en prendre possession, jusqu'à ce qu'elle ait donné une compensation, comme il est pourvu dans la section 16 de leur acte d'incorporation, et tous les droits qu'elle possède, même contre les particuliers, (avant de fournir compensation) consistent à pénétrer sur

ces terres dans le but de localiser la ligne, de faire des arpentages etc.....Johnson vs la compagnie du chemin de fer de Ontario, Simcoe et Huron, 11 Banc de la Reine, 246, établit ce point.

Ainsi donc, que ce terrain soit ou non une propriété militaire condédée par la province, jusqu'à ce que le chemin de fer ait fourni compensation ou soit entré en arrangement avec les autorités militaires, la compagnie n'a d'autre droit que celui de pénétrer sur le terrain pour localiser sa ligne ou faire des arpentages.

Nous avons remarqué que M. le vice-chancelier Proudfoot, en rendant son jugement, déclare qu'à la seconde audition de la motion pour annuler l'injonction en cette cause, la majorité de la Cour avait décidé que cette propriété de l'Artillerie était sujette à son acte d'incorporation et que la compagnie du "Northern Railway" était soumise aux clauses générales de l'Acte des chemins de fer, adopté en 1851. Nous pensons que Son Honneur est dans l'erreur sur ces deux points, car si l'on réfère au jugement en question, on verra qu'aucun de ces points n'a été décidé et qu'il n'est fait aucune mention de l'un d'eux. Quoiqu'il en soit, il est évident d'après l'autorité de la cause Johnson, que la compagnie du chemin de fer n'a aucun droit de pénétrer sur le terrain pour y construire le chemin jusqu'à ce qu'elle soit entrée en arrangements avec ses propriétaires, et comme la cause Johnson a été décidée sur le sort de la compagnie même, cette autorité est incontestable.

Maintenant, il appert dans cette cause, par la correspondance produite par les demandeurs, que la compagnie du "Northern Railway," par son président, s'est adressée aux autorités militaires pour obtenir l'autorisation de pénétrer sur le terrain, d'y construire leur ligne, et d'y établir leurs stations. Cette demande qui a été faite aux officiers compétents du bureau de l'Artillerie, tenant leurs quartiers à Montréal,—et comme ce n'étaient pas les principaux officiers auxquels la propriété avait été dévolue, ils ne pouvaient faire autre chose que de soumettre la question aux officiers principaux du bureau de Londres,—cette demande donc a amené un échange de correspondance avec les autorités militaires alors stationnées dans la province, et finalement avec les autorités militaires en Angleterre, et ensuite des communications entre le secrétaire d'Etat pour le département de la guerre et le secrétaire des colonies. Avant qu'aucune décision eût été rendue, les entrepreneurs qui construisaient le chemin sans autorité ou permission, ont pénétré sur le chemin et ont commencé à niveler la voie. Cette conduite a attiré à la compagnie des remontrances de la part des autorités militaires d'ici et de Montréal, et finalement elles consultèrent M. Kirkpatrick, de Kingston, qui leur dit que la compagnie du chemin de fer ou ses entrepreneurs, en s'emparant du terrain sans avoir fourni aucune compensation avaient commis un emportement et qu'on pouvait leur enjoindre de se retirer. Cette importante communication de M. Kirkpatrick, que nous allons reproduire, a reçu l'approbation des principaux officiers du bureau de Londres. Il n'est pas besoin de la donner en entier, nous nous contenterons d'en reproduire la conclusion. M. Kirkpatrick écrit :

“ Par ces clauses il appert, en premier lieu, que la compagnie avait seulement le droit de pénétrer sur le terrain pour l'arpenter et faire les tracés. Avis est alors donné aux parties intéressées au moyen de la production des plans dans certains bureaux publics, la compagnie doit entrer en arrangement avec les propriétaires et en cas de dissentiment, la valeur présumée du terrain doit être déposée à la cour de chancellerie, avant qu'elle puisse prendre possession du terrain pour y construire le chemin de fer; ” et de plus M. Kirkpatrick a donné instructions à son agent à Toronto de veiller à ce que la compagnie qui avait abandonné le projet de construire le chemin, n'empiète pas de nouveau sur ce terrain.

La lettre de M. Kirkpatrick porte la date du 26 décembre, 1851; elle contient son avis à son opinion sur la question, telle qu'elle lui a été exposée par les officiers respectifs, dans une lettre portant la date du 15 du même mois.

L'opinion de M. Kirkpatrick a été acceptée par les officiers à Montréal, et dans une lettre en date du 12 de janvier de l'année suivante, ils lui ont fait donner des instructions conçues en ces termes: “ Comme la réponse de la compagnie,—il s'agit de la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron,—aux avis qui lui ont été signifiés n'est aucunement satisfaisante, adoptez les mesures que vous indiquera la loi pour arrêter les empiètements de la compagnie, et s'il est possible d'empêcher les entrepreneurs d'exercer le droit de se désister et de reprendre à leur connaissance leurs travaux sur les terres de l'Artillerie.”

Le 6 janvier, 1852, les officiers rapportaient dans les termes suivants, au bureau de Londres, les mesures qu'ils avaient adoptées:—

“ Nous soumettons respectueusement, pour l'information du brigadier-général et du Bureau, copie de la correspondance qui a été échangée et nous espérons qu'ils approuveront les instructions qui ont été données aux avocats pour s'assurer des droits de l'Artillerie et résister jusqu'à la fin aux empiètements de la compagnie. M. Kirkpatrick qui depuis plusieurs années a été consulté par le département sur des questions importantes a été de nouveau appelé à donner son avis dans cette cause, le portefeuille de Procureur Général étant tombé dernièrement en d'autres mains et le siège du gouvernement où la présence de ce dernier officier est censée devoir être requise se trouvant à Québec. Il était manifeste que, dans ce cas, la protection des intérêts de l'artillerie demandait une action immédiate. Nous ne manquerons pas de tenir le Brigadier Général et le Bureau, au courant de toutes nouvelles procédures qui pourraient être adoptées, et nous leur soumettrons, dès que nous l'aurons reçu, le nouveau rapport de Mr. Kirkpatrick.”

La commission parvint en Angleterre au commencement de février; elle reçut l'endos suivant:—“ 2 février 1852. Approuvée, mais informez l'Artillerie Royale en même temps de la teneur de la communication du bureau, en date du 9 du mois dernier. S. 1012, au Secrétaire d'Etat, en réponse à un renseignement demandé par Son Honneur sur la question.”

Un autre endos portait : " Ecrit A. R. Montréal, 3."

M. Kirkpatrick écrivit de nouveau, le 20 février, aux officiers compétents, les informant de sa détermination de prendre des mesures immédiates dans le cas où la compagnie recommencerait ses travaux. Les autorités militaires du pays adoptèrent cette communication qui, il y a lieu de le croire, a été communiquée au bureau de Londres.

Ainsi donc il est parfaitement établi jusque là que le Bureau n'a jamais reconnu à la compagnie le droit de pénétrer sur les terrains contre sa volonté, mais qu'il prenait au contraire des mesures pour l'empêcher de le faire.

Tandis que les officiers de Montréal et ceux qui se trouvaient en garnison dans les provinces d'en haut s'opposaient à ce que la compagnie empiète sur leurs terres, le Bureau de Londres consultait son procureur, Mr. Clark, ainsi que Mr. Elliott, officier qui avait servi au Canada et qui se trouvait à Londres à ce moment.

Mr. Clark fit son rapport le 31 décembre ; Mr. Elliott présenta le sien vers la même époque, Mr. Clark était d'avis que la seule chose qu'avaient à faire les autorités militaires était demander à la compagnie une somme qui représenterait la juste valeur du terrain dont elle s'était emparé et si elle refusait, de faire fixer le prix en la manière pourvue par la statut, M. Elliott était d'abord d'avis qu'on pourrait forcer la compagnie à arrêter ses travaux et à la chasser du terrain, mais il se rangea ensuite à l'opinion de Mr. Clark.

Ces communications, dans un but qui n'est pas clairement expliqué, furent soumises au secrétaire d'Etat le 9 janvier 1852, et le 2 de février, réponse fut faite à la lettre de Montréal, en date du 6 janvier, dans laquelle, à part les passages déjà cités, les officiers demandaient dans les termes suivants l'approbation des officiers supérieurs et du Bureau :—

" Nous soumettons respectueusement à l'approbation du Brigadier-général et du bureau, copies de la correspondance qui a été échangée, et nous espérons qu'ils voudront bien approuver les instructions que nous avons données à notre procureur pour s'assurer des droits de l'Artillerie et résister énergiquement aux empiètements de la compagnie.

Voici la lettre envoyée de Londres :

BUREAU DE L'ARTILLERIE 2 FÉVRIER 1853.

MESSIEURS,—Ayant soumis au Bureau votre lettre en date du 6 du mois dernier, indiquant les procédures que vous avez prises lorsque la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron est entrée en possession de la partie des terres de l'Artillerie, à Toronto, dont elle a besoin, j'ai instructions de vous annoncer que votre conduite a reçu l'approbation du bureau et de vous transmettre pour information l'extrait ci-inclus d'une lettre du Brigadier général et du bureau, adressée au secrétaire d'Etat le 9 dernier, en

réponse à une demande de renseignements sur la question adressée par son Honneur.

J'ai l'honneur, etc.

(Signé)

G. BUTLER.

Officiers de l'Artillerie, Montréal.

Ici finit la correspondance, du moins en autant qu'elle a trait à cette cause, et maintenant il est parfaitement évident que l'opinion de Mr. Kirkpatrick était juste, du moins en ce qui regarde l'interprétation de la loi donnant à la compagnie le pouvoir de s'emparer du terrain sans accorder de compensation à ses propriétaires, et de plus que Mr. Clark était dans l'erreur en envisageant comme il l'a fait les droits accordés à la compagnie en vertu de sa charte. La cause de Johnson, dont il a déjà été fait mention, détermine clairement ce point. On ne doit pas aussi perdre de vue qu'il n'y a pas de preuve sérieuse—et nous pourrions dire à la rigueur qu'il n'y a pas de preuves du tout,—que le tout ou partie de la correspondance qui a été principalement échangée entre les autorités militaires,—ont été soumis à la compagnie du chemin de fer.

Il est aussi évident qu'aucun arrangement entre les officiers de l'Artillerie et la compagnie du chemin de fer, au sujet de ce terrain n'a été établi dans cette cause et qu'on n'a même pas essayé de faire une preuve de ce genre ; mais la prétention des compagnies du Grand Tronc et du "Northern" est que le droit du "Northern" de pénétrer sur le terrain a été acceptée, et que l'affaire n'est plus qu'une question de compensation, et que cette question de compensation est demeurée en suspens.

Dans notre opinion, la correspondance se terminant ainsi, ne motive pas une telle conclusion. Bien au contraire, il appert d'une façon évidente que les mesures de rigueur dont M. Kirkpatrick avait pris l'initiative, loin d'être contremandées comme elles l'auraient été si on avait suivi l'opinion de M. Clark,—ont été adoptées et approuvées, de sorte que ces compagnies ont à établir d'une autre manière, que le "Northern" en continuant ses travaux sur ce terrain, se rendrait coupable d'empiètement.

C'est ce qu'ils ont essayé de faire, non en établissant l'existence de quelqu'arrangement, mais en prétendant que rien ne prouvait qu'ils eussent reçu un protêt des autorités militaires qui, disent-elles, savaient parfaitement qu'elles poursuivaient les travaux sur leur propriété.

Mais la force de cet argument est détruite, si l'on considère que cette propriété était tenue en *fidéi-commis* pour la Couronne ; que personne au Canada ne pouvait l'occuper sans avoir reçu une autorisation spéciale à cet effet ; que les autorités militaires commandant à cette époque la garnison de Toronto (et qu'on représente comme ayant eu connaissance que les travaux se poursuivaient, afin de donner plus de force à l'argument) n'étaient aucunement les représentants des principaux officiers du bureau de

l'Artillerie, et qu'ils n'avaient ni autorité ni pouvoir, soit pour empêcher les travaux de la compagnie, soit pour les autoriser ; en un mot, tout ce qu'on peut dire en faveur de la compagnie, c'est que pour une raison qui n'a pas été dévoilée, l'officier principal et le bureau de l'Artillerie ont négligé d'affirmer leurs droits et ceux de la couronne jusqu'au moment de la révocation des lettres patentes qui leur avaient été accordées et dont mention est faite ci-après.

La compagnie du chemin de fer de "Credit Valley," n'a pas à expliquer les faits, car en vertu de sa licence d'occupation elle représente la Couronne, qui, nous l'avons déjà dit, est indubitablement propriétaire du fonds. Mais on peut expliquer cette négligence apparente par le fait que peu de temps après les lettres-patentes accordées aux officiers supérieurs, et en vertu desquelles ils possédaient ces terres, ont été révoquées par ordre du conseil.

Il appert par la preuve que le chemin a été construit sur ce terrain en 52, 53. Il ne paraît pas y avoir eu de correspondance militaire ; et les choses en sont restées là jusqu'en 1856 ; or cette propriété par l'acte 19 Victoria, chap. 45, fut rétrocédée à la Couronne pour les fins générales de la province.

Jusqu'ici, nous sommes d'opinion que le chemin de fer du Nord n'avait encore acquis aucun droit d'occuper cette propriété, et que vis-à-vis de la Couronne son occupation était complètement illégale. L'acte 19 Vic. chap. 45 ne lui fait pas une meilleure position ; par cet acte la Couronne reprend possession de la propriété pour l'usage de la province par un titre du parlement, de sorte que la couronne acquiert un nouveau titre quitte de toute réclamation, excepté celles de personnes qui auraient droit sur la propriété telle que transférée. Or, nous avons vu déjà que la compagnie du chemin de fer du Nord n'avait acquis aucun droit à cette époque, autant qu'on puisse en juger par la preuve.

La compagnie, ensuite, prétend avoir un titre sous les dispositions des actes et des arrêtés du conseil qui la concernent, et datent de 1859 et 1860, et que l'effet de cette législation a été de lui donner la possession de cette lisière de terrain qu'elle occupait alors et qu'elle avait clôturée.

Si l'on examine l'acte de 1859, 22 Vic., chap. 89, on verra que le parlement a transféré à la Couronne (qui avait un droit dégagé sur le chemin pour les avances faites pour aider à sa construction) le chemin de fer du Nord avec tous ses biens et ses propriétés, tant foncières que mobilières, son matériel roulant et outillage, ainsi que les privilèges de la compagnie comme corporation. Par le même acte, le gouverneur en conseil était autorisé à mettre le chemin en état de fonctionner, à l'exploiter, à le vendre pour en distribuer le produit aux créanciers de la compagnie, ou à le racheter à cette vente pour l'usage de la province. Il était aussi autorisé à traiter avec la compagnie et les porteurs de ses obligations pour leur transférer le chemin et ses accessoires, et pour leur permettre de se créer un nouveau capital, qui serait employé à la réparation du chemin, au perfectionnement du matériel, et au paiement des dettes et obligations de la compagnie. Cet acte fut

sanctionné le 4 mai, 1859. Le 12 du même mois, un arrêté du conseil fut pris, conformément aux pouvoirs donnés au gouverneur en conseil cet arrêté transférait de nouveau la propriété du chemin à la compagnie et lui donnait le pouvoir d'émettre des obligations privilégiées, et le gouvernement consentait à donner priorité sur sa réclamation, aux obligations de la compagnie alors en existence, qui se montaient à une somme de \$1,185,834.

Il fut aussi réglé que les bénéfices de la compagnie seraient employés de la manière prescrite, et la garantie provinciale était reléguée au second rang. Il n'y fut pas à cette époque autrement touché; et elle fut formellement fixée à la somme de £475.000 sterling. Cet arrêté du conseil fut confirmé, en 1860, par un acte du parlement, et les termes du transfert de la propriété à la compagnie du chemin de fer du Nord sont les suivants :

“ Et le dit chemin, avec tous ses biens immobiliers et mobiliers, son matériel roulant et son outillage, ainsi que tous les privilèges et droits comme corporation que possédait la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada immédiatement avant et jusqu'au moment de l'adoption du dit acte de 1859, seront et ont été par le dit arrêté du conseil, transférés et octroyés de nouveau à la dite compagnie, sous la réserve des conditions, clauses et dispositions du dit arrêté du conseil, qui régiront la compagnie dans toutes les matières y mentionnées.”

Le droit de la Couronne à la propriété en question, qui à notre point de vue, était alors inattaquable, n'est pas touché par cette législation. Il n'y est pas fait mention non plus du titre de la compagnie au terrain sur lequel le chemin est construit. Dans notre opinion, ce serait évidemment dénaturer le sens de la loi en question que de lui faire donner à la compagnie la propriété d'un particulier sur laquelle le chemin n'aurait pas été construit que le propriétaire n'aurait pas vendue, ou dont le prix n'aurait pas été payé. Et à plus forte raison, la propriété de la Couronne dont les droits ne sont effectés par la législation à moins de mention explicite. L'intention de ces actes et de l'arrêté du conseil était évidemment d'exécuter le droit de garantie du gouvernement ou bien, comme on l'a fait en définitive, de retarder l'échéance de ce droit pour permettre à la compagnie de mettre le chemin en bon état et de l'exploiter avec succès. Nous ne croyons pas que l'on doive y voir l'abandon par la Couronne d'une propriété qui lui appartenait, et sur laquelle la compagnie du chemin de fer du Nord avait établi son tracé.

Mais on dit, au nom de la compagnie du chemin de fer, qu'il y a une réserve spéciale dans l'arrêté du conseil, cette réserve est conçue en ces termes : “ Le gouverneur en conseil se réserve le contrôle complet et la direction de la station et des autres terrains situés dans la ville de Toronto, qu'occupe la dite compagnie, ainsi que l'alignement du dit chemin de fer dès ses approches de la ville afin de pouvoir faire les arrangements qu'il conviendra au gouvernement avec les autres lignes provinciales pour leur donner accès dans la ville.”

On prétent que le gouvernement indique ainsi qu'elle a fait abandon de son titre de propriétaire sur cette réserve du domaine, ne se réservant que les droits mentionnés dans l'arrêté et que la Couronne ne peut pas se dire propriétaire d'un terrain sur lequel elle ne s'est réservée que des droits limités.

La réponse à cet argument se trouve dans la clause de l'acte 23 Vic. chap. 105, de 1860, que nous avons déjà citée. Elle dit explicitement que tout ce qui est transféré de nouveau à la compagnie, ce sont les biens, etc., qu'elle possédait, immédiatement avant et jusqu'à la date de l'acte de 1859, qui lui ont été transférés sous la réserve des conditions de l'arrêté.

Cela n'a rien donné à la compagnie de plus qu'elle n'avait avant, mais cela donnait au gouvernement, sur les biens de la compagnie, un contrôle qu'il ne possédait pas auparavant. Il n'est pas facile d'établir qu'un acte du parlement qui ne fait que remettre à la compagnie ce qui lui avait appartenu avant que cela lui fût enlevé et devint la propriété de la Couronne; et là-dessus même se réservant certains droits, puisse être interprété de manière à donner à la compagnie quelque chose qu'elle n'avait pas auparavant.

Le savant vice-chancelier prétend que l'exercice par la Couronne de ses droits de propriété serait une fraude envers les personnes qui ont placé leurs fonds en calculant sur les dispositions de l'acte de rétrocession. La meilleure réponse à cet argument est celle de Sir Alexander Campbell, qui étant commissaire des terres de la Couronne, a eu à décider de cette prétention, que la compagnie élevait alors. Voici cette réponse: " Il reste à décider une question bien plus difficile soulevée par l'opération de l'acte 22 Vic. chap. 89, et l'arrêté du conseil pris conformément à cet acte, le 12 mai 1859, et de l'acte 23 Vic. chap. 105. Mr. Galt prétend que par le premier de ces actes, ce terrain donne dans le domaine de la couronne;..... qu'une nouvelle compagnie a été organisée et a fourni un nouveau capital, et par l'arrêté du conseil et l'acte 23 Vic. chap. 105, est devenue propriétaire des immeubles, matériel, etc., quitte de toute dette et obligations créées par l'ancienne compagnie; que ce n'est que sur la promesse d'obtenir son titre parfait et inattaquable aux immeubles matériel, etc., de la compagnie, que le nouveau capital de £250.000 a été souscrit; et que se serait gravement manquer de foi envers ces souscripteurs et envers la nouvelle compagnie, si on ne confirmait par leur titre à tous les immeubles, matériel, etc., de la compagnie.".....Après avoir cité l'arrêté en conseil, Sir Alexander ajoute: " Je vois que les termes de l'arrêté du conseil et de l'acte ne s'appliquent qu'aux biens meubles et immeubles, aux droits et propriétés de la compagnie du chemin de fer du Nord tels qu'ils étaient le 4 mai 1859, et rien de plus, tels qu'ils existaient, ils ont été transférés à la couronne, tels que la couronne les a reçus et les a rétrocédés à la nouvelle compagnie. Par les termes explicites de l'acte 23 Vic. chap. 105, on cite la réserve par l'ordre en conseil d'un contrôle complet et de la direction et la station et des autres terrains de la compagnie situés dans la ville de Toronto, et les instructions données pour l'emploi de tout le produit de l'exploitation

pour essayer de prouver que l'on admettait le titre de la compagnie à ce terrain, qui fait partie du terrain de la station et l'extinction de l'obligation, parceque le paiement n'était point réglé par les instructions de l'arrêté du conseil. Les nouveaux actionnaires ou porteurs d'obligations avaient pour se guider les statuts et l'arrêté du conseil, et ne pouvaient s'attendre à acquérir par ce moyen plus que les droits et propriétés de la compagnie, tels qu'ils existaient le 4 mai, 1859. Il peut se faire qu'ils aient cru que ce terrain appartenait à la compagnie..... Mais je ne puis m'empêcher de conclure..... que cet acte n'avait aucune intention de changer le titre de la compagnie de quelque manière que ce soit, mais qu'il prétendait simplement le transmettre à la Couronne, tel qu'il existait, dans les arrangements contenus dans l'arrêté du conseil; que l'arrêté comme l'acte 23 Vic. chap. 105, observent le même principe et que toute l'intention des actes était de traiter du titre tel qu'il existait."

"Que ce titre seulement a été transféré et rétrocédé à la compagnie."

"Que ce n'est que sur ce titre que les nouveaux porteurs d'obligations et actionnaires pouvaient s'appuyer pour réclamer la propriété du terrain en question; que s'il ne s'en sont pas informés ils n'ont à s'en prendre qu'à leur négligence, et que je suis obligé de juger cette question dans la position où elle se trouvait avant l'acte 22 Vic. chap. 89."

Nous partageons entièrement les raisonnements et l'opinion de Sir Alexander Campbell sur ces statuts et sur l'arrêté du conseil, et nous croyons la prétention contraire parfaitement injustifiable. Voilà le titre de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Maintenant, la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada prétend avoir un titre pour une largeur de cent pieds de cette lisière de terrain, sous les circonstances suivantes.

Avant la législation dont nous venons de parler, il y avait eu des négociations entre la compagnie du chemin de fer du Nord, la compagnie Great Western et le Grand-Tronc pour mettre les différentes lignes de ces compagnies contre la même clôture, et n'avoir qu'une gare commune pour les trois lignes dans quelque situation centrale. Ces négociations furent soumises à la commission des chemins de fer, on ne sait trop sous quelles circonstances; tout ce que l'on sait, c'est que la Couronne ayant des droits sur une partie du terrain sur lequel on se proposait de construire la gare commune, on demandait la permission de la commission (à qui la question avait dû être déferée par le gouverneur en conseil) pour disposer de ce terrain pour les besoins de la gare.

La commission des chemins de fer adopta en définitive un rapport présenté par M. Sandford Fleming qui contenait l'exposé des vues des trois compagnies. Ce rapport recommandait que le tracé du chemin de fer du Nord fût abandonné, que sa voie fut reculée jusqu'au point d'intersection du Grand-Tronc et du Great Western (le point actuel d'intersection du Great Western et du Toronto, Grey et Bruce) pour de là se diriger directement

vers la gare proposée à travers l'esplanade qui était alors en construction.

Cette recommandation (car il paraît que ce n'était pas autre chose) ne semble pas avoir été regardée comme une décision autoritaire et obligatoire par aucune des compagnies; et, faute de moyens, ou faute par le gouvernement de fournir une partie de l'argent nécessaire pour exécuter ce projet il fut abandonné, et un autre arrangement intervint entre les compagnies, par lequel le Grand Tronc obtint un droit de passage ou de servitude sur une portion de cette lisière de 100 pieds (dont le chemin de fer du Nord était en possession depuis le passage à niveau "Diamond") au sud de la voie du chemin du Nord, et depuis le passage à niveau "Diamond," en allant vers l'est, au nord de la voie du chemin du Nord.

Pour faciliter cet arrangement, la voie du chemin du Nord, depuis la rue Queen jusqu'au passage à niveau "Diamond," fut portée au nord de la ligne centrale des 100 pieds et la voie du Grand Tronc fut construite aussi près que possible de cette ligne centrale.

La compagnie du chemin de fer du Nord prétendait donner au Grand-Tronc une largeur suffisante pour une voie double, à ou près du centre des 100 pieds, se réservant jusqu'au passage à niveau "Diamond" le terrain au nord du centre, et environ 30 pieds au sud de l'espace requis par le Grand Tronc.

A cette réclamation il y a ceci d'abord à répondre: qu'elle n'inclut pas et laisse en dehors une lisière de 30 pieds de large dans la partie méridionale de ces 100 pieds, à laquelle le Grand-Tronc ne prétendait pas avoir de titre, d'après la déposition de Mr. Cumberland, jusqu'à l'arrangement dont il sera parlé tout à l'heure. Mais le Grand-Tronc et la compagnie du Nord tombèrent en désaccord, et eurent quelque chicane à propos de leurs droits respectifs, non pas à cette partie du terrain, mais à la partie située à l'Est du passage à niveau "Diamond" et au nord de la voie de la compagnie du Nord, où cette compagnie réclamait trente pieds de large au nord de la voie du Grand-Tronc, comme elle réclamait les trente pieds au sud, à l'ouest du passage à niveau "Diamond."

Il y a eu procès; et l'année dernière les deux compagnies ont fait un arrangement par lequel elles se sont données, ou ont prétendu se donner mutuellement des droits communs sur la partie du terrain en question.

Pour compléter l'exposition de l'affaire sur ce point, il faut ajouter que la compagnie n'a produit aucun plan où elle prenne aucune partie de ces 100 pieds pour sa voie, et elle ne peut prétendre avoir d'autre titre que l'arrangement avec la compagnie du chemin de fer du Nord.

Nous sommes d'opinion que la procédure de la commission des chemins de fer, et l'arrangement qu'on lui impute n'ont jamais eu l'effet de transférer cette propriété à l'une ou l'autre de ces compagnies, et nous ne pouvons voir dans aucune des opinions émues par la commission une admission que la Couronne, (que la

commission ne représentait pas dans cette affaire) consentait à l'abandon de ce terrain.

On prétend que c'était l'exercice des pouvoirs réservés par l'arrêté du conseil cité dans l'acte de 1860. Il n'y a aucune preuve à l'appui de cette prétention. Quand bien même elle serait exacte, cela ne pourrait pas, selon l'opinion que nous avons déjà émise, transférer une propriété de la Couronne à l'une ni à l'autre de ces compagnies. Au contraire, si même la compagnie du chemin de fer du Nord avait un droit de possession dans ce terrain, dont on admettait que le fonds appartenait à la Couronne, (et pour lequel fonds la compagnie n'a jamais payé de compensation ni de prix de vente,) nous croyons que l'abandon de cette possession à une autre compagnie, signifiait l'abandon de ses droits à cette possession contre la Couronne. Les autorités qui ont été citées dans la plaidoirie, et auxquelles le jugement du vice-chancelier réfère, quant au titre limité que les compagnies de chemin de fer acquièrent sur les terrains pris pour leurs fins, sont d'un grand poids en faveur de cette opinion.

Le vice-chancelier est d'opinion que, quoique la compagnie du chemin de fer du Nord n'ait pas le pouvoir de transmettre son titre possessif à la compagnie du Grand-Tronc, la compagnie du chemin de fer de "Credit Valley" ne peut pas se prévaloir de ce défaut dans le titre du Grand-Tronc, parceque, d'après lui, le terrain appartiendrait encore à la compagnie du chemin de fer du Nord.

Nous pensons que c'est là la meilleure interprétation de la loi, et comme le chemin de fer de "Credit Valley" tient son titre directement de la Couronne, il a le droit de se prévaloir, comme représentant la Couronne, de cet abandon de la propriété de la Couronne par la compagnie du chemin de fer du Nord, qui en était alors en possession.

Il ne reste plus à examiner que le dernier titre que la compagnie du chemin de fer du Nord prétend avoir au terrain en question.

Ces compagnies prétendaient que, en 1875, par un acte du parlement du Canada qui a refondu tous les actes ayant rapport à la compagnie du chemin de fer du Nord, (38 Vict. chap. 65,) le titre de la compagnie au terrain où passait alors sa voie, fut confirmé.

Cette prétention se base sur la 26^{ème} clause de l'acte qui définit l'entreprise de la compagnie et prescrit qu'elle consiste dans la voie principale du chemin de fer, "*telle qu'elle existe actuellement, ou telle qu'elle pourra être complétée ou prolongée.*"

Nous répondrons à cela qu'il est bien évident que l'on n'a pas voulu donner à la compagnie plus qu'elle n'avait jusqu'alors; et cet acte a été passé, comme l'indique le préambule, pour régler les affaires intérieures, domestiques, pour ainsi dire, de la compagnie, et pour étendre le contrôle du parlement fédéral aux prolongements du chemin que la compagnie reçut les pouvoirs de s'annexer.

Il nous semble absurde qu'un acte, ainsi préparé, pût, sans aucune espèce d'avis, enlever à quelqu'un sa propriété, et s'il ne peut le faire pour un particulier, il est clair qu'il ne peut pas le

faire pour une propriété de la Couronne, et que ce n'est pas son intention. En outre, l'acte ne contient pas la phraséologie nécessaire pour transmettre ce terrain à la compagnie, s'il a, jusqu'à ce moment-là, appartenu à la Couronne.

Nous n'avons pas oublié le raisonnement de M. le vice-chancelier Proudfoot, que si les droits sur cette propriété ont été conférés (d'après son interprétation de la loi) par l'acte de 1860, le même pouvoir qui les a conférés peut les retirer. Mais nous croyons qu'il n'a pas compris les arguments présentés en faveur de la compagnie de "Credit Valley." Cette compagnie prétend que le titre de la Couronne résulte, non pas de l'acte de 1860, mais de l'acte de 1856, acte bien différent, passé à la demande de la Couronne, et qui n'a fait en définitive que transmettre à la Couronne, à certaines fins, pour l'usage de la province, une propriété que la Couronne possédait pour d'autres fins.

Nous ne croyons pas plus que l'hon. vice-chancelier soit dans le vrai, lorsqu'il prétend qu'une propriété possédée par la Couronne pour l'usage de la province, peut être aliénée sans que la Couronne soit mentionnée dans l'acte, de manière à ne laisser aucun doute sur l'intention de céder ses droits.

Nous avons maintenant passé en revue tous les arguments que la compagnie demanderesse oppose à la réclamation de la compagnie du chemin de fer de "Credit Valley." Nous ajouterons seulement, en terminant, que la position de la compagnie de "Credit Valley," en vertu du permis d'occupation, est celle qu'occuperait la Couronne elle-même, si elle procédait contre ces compagnies par une action possessoire. La Couronne ne pourrait expulser ces compagnies si elles ont un titre à la propriété, et la compagnie de "Credit Valley" ne le peut pas non plus. Mais la Couronne a, de propos délibéré, après avoir donné avis aux parties, après avoir entendu les avocats de ces compagnies, accordé à la compagnie du chemin de fer de "Credit Valley" le droit de passage sur cette propriété dont elle a encore le titre, comme nous l'avons dit au commencement, et pour l'abandon duquel elle n'a reçu aucune compensation. Nous croyons que la cause présente, dans ces circonstances, diffère de la cause sur laquelle on a tant compté, de *Buffalo vs. comté de Welland* où la Couronne avait cédé le terrain occupé par la compagnie du chemin de fer, mais par inadvertance seulement et sans avoir l'intention de troubler l'occupation de la compagnie. A l'appui de cette thèse et des droits que confèrent des lettres patentes de la Couronne, nous citerons *Clench vs Hendrick*, *Taylor's Reports*, 555 ; *Weaver vs Burgess* 22, *Com. Pleas*. 204 ; *Doe de Fitzgerald vs. Finn*, 1 rapports du Haut-Canada 170 ; *Greenlaw vs. Fraser*, 24 rapports de H. C. 230.

D. MCCARTHY,

THOMAS FERGUSON.

EXPOSÉ DE L'HONORABLE R. M. WELLS.

Il y a trois assertions dans l'exposé de la difficulté de l'esplanade publié dans le *Mail* de vendredi et samedi dernier, dans l'intérêt des compagnies du Grand Tronc et du chemin de fer du Nord.

Premièrement :—Sir John Macdonald a été induit en erreur par l'avocat de la compagnie de "Credit Valley;" et il n'aurait pas accordé le permis d'occupation s'il n'eût été informé qu'il n'y a pas d'autre voie pour pénétrer dans la ville de Toronto, que cette lisière de 100 pieds.

Secondement :—La compagnie du Grand-Tronc et la compagnie du chemin de fer du Nord ont dépensé plus de \$50,000 pour rendre cette lisière utilisable pour leurs chemins de fer, et la compagnie de "Credit Valley" espère profiter de ces dépenses en payant simplement un loyer de \$100 par année au gouvernement.

Troisièmement :—L'augmentation du trafic est telle que le Grand Tronc et la compagnie du Nord ont besoin de toute cette largeur de cent pieds pour leurs voies.

Quant à la première assertion :—La lisière de cent pieds borde la limite nord des jardins de la prison centrale; une grande partie de ces jardins, avoisinant cette lisière, c'est-à-dire de l'Avenue Strachan à la prison centrale, est plantée d'arbres d'ornement; on ne peut naturellement prendre possession d'aucune partie de ce terrain, sans la permission du gouvernement; et l'on doit comprendre que le gouvernement, ayant déjà destiné ce terrain à un asile ou à une autre institution publique, ne consentirait à s'en départir que s'il lui était clairement démontré qu'il n'y a pas d'autre entrée à la ville.

Quand Mr. Shanly fut interrogé, l'avocat du Grand-Tronc essaya, à plusieurs reprises, de lui faire dire qu'il n'existait aucune raison pour que la voie du chemin de fer de "Credit Valley," ne fût pas établie sur les jardins de la prison centrale; mais Mr. Shanly répondit invariablement qu'il n'y avait aucune difficulté, pourvu que la compagnie eût le terrain.

Il n'y aurait en effet aucune difficulté à construire un chemin de fer à travers le centre de la ville, si la compagnie avait le terrain. C'est tout ce que Mr. Shanly voulait dire et tout ce qu'il a dit.

Admettons que le gouvernement d'Ontario donne le droit de passage le long de la limite nord des jardins de la prison; admettons qu'il permette au chemin de fer de "Credit Valley" d'enlever les hangars des émigrants, et que la voie du chemin de fer soit à l'est de la petite station du Great Western à peu près à 800 pieds à l'ouest de la rue Bathurst, où serait l'avantage? La compagnie de "Credit Valley" devra-t-elle bâtir là sa gare de tête de ligne, ou bien, une fois là la compagnie du Nord voudra-t-elle lui donner droit de passage sur son vaste terrain entre les rues Bathurst et Brock ou bien encore le Grand-Tronc voudra-t-il lui

donner droit de passage à travers le terrain de sa gare à l'est des rotondes, jusqu'à l'esplanade ?

On sait parfaitement que chacune de ces compagnies s'oppose fortement à toute intrusion sur son terrain. La compagnie du Nord dit : " Prenez tout ce que vous voudrez du terrain du Grand-Tronc, mais laissez *moi* tranquille." Le Grand-Tronc dit : " Prenez tout ce que vous voudrez du terrain de la compagnie du Nord, mais laissez *moi* tranquille." Les deux compagnies s'entendent cependant pour faire la guerre au chemin de " Credit Valley," comme à un ennemi commun.

Sans doute, le Grand-Tronc consentirait à laisser le chemin du Credit Valley se servir d'une de ses voies jusqu'à la gare Union, et de la gare elle-même—moyennant loyer. Et même, d'après ses conventions avec la ville, on peut le forcer de le faire. Mais cela ne conviendrait ni au chemin de " Credit Valley," ni aux citoyens de Toronto, ni au public en général. Le chemin de " Credit Valley " a une grande étendue de lots de grève, qui s'étendent de la gare Union jusqu'à l'aqueduc, et sur lesquels il se propose de construire son quai et son élévateur. Il veut atteindre à ces lots, et le Grand-Tronc paraît aussi déterminé à l'en empêcher, excepté à des conditions ruineuses. C'est là toute la difficulté entre le chemin de fer de Credit Valley, et cette compagnie.

Le Grand-Tronc prétend empêcher le " Credit Valley " d'atteindre le quai, s'il le peut. Il prétend forcer le " Credit Valley " à lui donner son fret pour l'Est à la gare Union, s'il le peut. La compagnie du Nord n'a pas d'intérêt dans ce différent ; toute sa préoccupation est d'empêcher le " Credit Valley " de s'établir sur les 50 acres de son prétendu terrain de la gare.

L'assertion qu'il y a place pour une voie au sud de la lisière de 100 pieds qui peut être utilisée par le " Credit Valley " comme entrée dans la ville, est illusoire et trompeuse. Nous défions les compagnies du Grand Tronc et du Nord de répondre aux questions suivantes : " Si le chemin de fer de Credit Valley obtient du gouvernement d'Ontario l'autorisation de construire cette voie, la compagnie du Nord donnera-t-elle au Credit Valley droit de passage sur le terrain de son dépôt, de la rue Bathurst à la rue Brock ? ou bien le Grand-Tronc lui donnera-t-il droit de passage à l'Est des rotondes, jusqu'à l'Esplanade ? Quand le public aura attendu assez longtemps la réponse à ces questions, il saura ce que vaut cette partie de l'exposé qui a rapport au jardin de la prison centrale.

Seconde assertion—On prétend que le Grand-Tronc et la compagnie du Nord ont dépensé \$50,000 pour rendre cette lisière de la rue Queen à la rue Bathurst, utilisable pour leurs chemins de fer. Si ces compagnies ont réellement dépensé cette somme, elles ont beaucoup trop dépensé. Il n'y a, m'a-t-on dit, que quelques milliers de verges d'excavation sur toute la distance, car ce terrain présentait et présente encore, pour la plus grande partie, une voie unie. Le témoignage de M. Shanly, cité dans l'exposé, le prouve clairement.

On a demandé à M. Shanly si, avec un bon ingénieur, il y aurait de la difficulté à construire un chemin de fer sur le terrain du gouvernement situé au sud et le long de la lisière.

Il répondit :—Il serait à peine nécessaire d'employer un ingénieur pour y placer un chemin de fer, si vous aviez le terrain. Tout ce que vous auriez à faire, serait d'élargir les autres voies. Ce terrain est tout de niveau.

Comment était-il possible de dépenser \$50,000 en terrassement pour une ligne d'un mille et demi sur un terrain presque complètement de niveau ?

L'assertion que le chemin de "Credit Valley" voudrait profiter des dépenses du Grand-Tronc et du chemin du Nord sans en payer sa part, est injustifiable. Le chemin de "Credit Valley" a offert à plusieurs reprises d'en payer sa part. La réponse dans ce même procès, qui est citée dans l'exposé, contient les offres suivantes :

" Nous sommes informés et nous croyons que la somme dépensée sur le terrain en question n'est que de peu d'importance; mais, quelle qu'elle soit, nous avons toujours été et nous sommes prêts à en tenir compte et à payer pour tout avantage que nous pourrions retirer des travaux faits par la Demanderesse et par la dite Compagnie du chemin de fer du Nord.

Malgré cela, malgré la convention provisoire passée dans le bureau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et en présence du président, des directeurs, de l'avocat, etc., de cette compagnie, l'auteur de cet exposé se croit le droit de dire que le chemin de fer du Credit Valley voudrait s'en tirer en ne payant qu'une somme de \$100 par année.

Troisième assertion.—On prétend que l'augmentation du trafic sur le Grand-Tronc et le chemin du Nord est telle qu'ils ont besoin de toute la largeur de 100 pieds pour leurs voies.

Pendant vingt ans, le Grand-Tronc et le chemin du Nord se sont contentés d'une voie, chacun, le long de cette lisière. Aussitôt que le "Credit Valley" demande à y mettre la sienne; ils découvrent qu'ils ont besoin de tout le terrain.

Il y a, sur cette lisière, place pour sept voies, laissant une espace de cinq à six pieds entre les trains. En ne laissant que trois pieds, par exemple, il y a place pour huit ou neuf voies. Peut-on croire que, avec plus de 50 acres de terrain pour sa tête de ligne, le chemin du Nord n'a pas assez de deux voies pour y arriver ? Peut-on croire que, avec les 30 ou 40 acres de terrain de sa gare, le Grand-Tronc n'a pas assez de trois voies pour y accéder ? Mais après avoir donné deux voies au chemin du Nord et quatre au Grand-Tronc, assurément le "Credit Valley" a droit d'en placer une ou deux. Ce serait beaucoup s'aventurer que de prétendre que le trafic du chemin du Nord est tel que deux voies principales d'entrée depuis la rue Queen jusqu'à la rue Bathurst ne sont pas suffisantes. Le public en sait plus long; ce serait encore plus s'aventurer que de dire que le Grand-Tronc n'a pas assez de trois ou quatre voies principales d'entrée. Le public en sait plus long, et lorsque le public apprendra que cette demande subite d'espace date du moment où les rails du chemin de fer de "Credit Valley" ont fait

leur apparition sur le terrain, il sera encore plus à même de constater ce que vaut l'exposé qui a été publié, et la véritable nature de l'hostilité dont on fait preuve contre la compagnie de "Credit Valley."

L'égoïsme du Grand-Tronc et du chemin de fer du Nord, dans toute cette affaire, est très extraordinaire. La Cour de Chancellerie a en effet décidé qu'ils avaient acquis un titre sur le terrain en question, mais elle n'a pas déclaré qu'ils en avaient payé la valeur. Ils n'ont pas, en réalité, payé un sou pour ce terrain, soit au gouvernement, soit à la Direction de l'Artillerie.

Chacune des compagnies s'est arrogée un droit de passage. La direction de l'Artillerie à qui le terrain appartenait, leur a ordonné de déguerpir, les a traitées comme des intrus. Mais, quant à la compagnie du Nord l'avocat du département l'a informé qu'il n'y avait pas moyen de l'expulser ; que ce n'était plus que matière à compensation.

Il ressort clairement des lettres suivantes, qui n'ont été découvertes qu'après le jugement rendu dans le procès récent, que, quant au Grand-Tronc, au moins, la direction de l'Artillerie n'a pas cessé de le traiter en intrus jusqu'en 1856, et n'a pas admis que ce ne fût qu'une affaire de compensation :

DÉPARTEMENT DE LA GUERRE,

Montréal, 8 Octobre, 1856.

MONSIEUR—Les autorités d'Angleterre ayant considéré le sujet des empiétements de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc sur la réserve de la garnison à Toronto, nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour l'information du Lieutenant Général commandant les forces, une copie de la communication que nous avons reçue du ministère de la guerre, à Pall-Mall, sur ce sujet, et de vous prier de vouloir bien en donner avis au gouvernement Colonial.

Nous avons, &c.,

(Signé,)

W. ORD, *Col. Com. Génie Royal.*

A. GUN, *Garde-Magasin.*

W. H. BLENKARNE, *Aide Garde-Magasin.*

Au Secrétaire Militaire, &c., &c., Montréal.

MINISTÈRE DE LA GUERRE,

Pall Mall, 10 Sept., 1856.

MESSIEURS.—Je suis chargé par le secrétaire d'état au département de la guerre, de vous informer que les explications données dans votre lettre du 6 dernier, relativement aux empiétements de la

compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, à Toronto, sont satisfaisantes.

Je suis de plus chargé de vous prier d'informer le gouvernement Colonial que la compagnie du chemin de fer, n'est aucunement autorisée à occuper ce terrain.

J'ai, etc.,

H. R. DRURY.

Aux différents officiers,

Département de la guerre, Montréal.

Ces lettres montrent aussi, catégoriquement, quelle a été sans aucun doute l'opinion finale de la direction de l'Artillerie, sur les droits des compagnies de chemin de fer de s'emparer de ces terrains sans son consentement.

La compagnie du chemin de fer du Nord depuis qu'elle existe, a reçu du Gouvernement, c'est à dire, du peuple, plus qu'il ne lui suffisait pour continuer son chemin et pour se procurer le matériel nécessaire. En outre, elle s'est emparée sans permission, de plus de cinquante acres de terrains et de lots de grève situés dans cette ville, pour lesquels elle n'a jamais payé un sou. La compagnie du Grand-Tronc a aussi reçu du gouvernement, c'est à dire du peuple, une somme énorme, plus que suffisante pour construire son chemin; et cependant ces compagnies viennent dire à la ville de Toronto, et aux comtés, townships et villes que leur tarif injuste a forcé de construire le chemin de fer du Credit Valley: "Nous empêcherons le Credit Valley d'entrer à Toronto, et pour y arriver, nous les combattons de cour en cour, jusqu'à ce que nous ayons atteint le dernier tribunal." L'auteur de l'exposé qui a été publié, a donné un extrait du discours de Sir John Macdonald sur ce sujet. Je vais en citer un autre extrait:—

Je crois qu'il serait impossible, en même temps que très imprudent, pour les autres chemins de fer, d'essayer d'empêcher le chemin de fer de "Credit Valley" d'entrer à Toronto, car il est évident, comme le dit M. Macdougall, qu'on ne pourra l'empêcher d'obtenir de la Législature le pouvoir d'y entrer, s'il n'a pas d'autre moyen. L'opinion public se prononcerait contre l'exclusion du "Credit Valley." Qu'il ait été commencé à tort ou à raison, c'est une autre question. Il est un fait accompli; il est là aux portes de Toronto, qui demande à entrer. Et si, par l'exercice de leurs droits légaux les autres chemins de fer l'empêchent d'entrer, je suis persuadé que l'opinion publique forcera la Législature, comme matière de justice, de passer par dessus ces droits légaux, et de l'admettre dans la ville. Je suis aussi certain que de mon existence, que la Législature forcerait les autres chemins de fer à lui faire place; et, je crois que, avec cette assurance, les chemins de fer devraient s'y résigner immédiatement sans plus de procès.

Les partisans du chemin de fer de "Credit Valley" sont persuadés que cette déclaration publiquement et sérieusement faite par le premier ministre de la Couronne, convaincra le public que le droit

d'atteindre le centre de la ville par une voie indépendante, et sous le contrôle d'aucune autre compagnie rivale, sera certainement accordé au chemin de "Credit Valley" par le Parlement, s'il ne peut l'obtenir autrement.

Il y aura peut-être un peu de retard, mais les intérêts ne cause sont trop considérables, et le public est trop bien disposé, pour qu'il y ait le moindre doute du succès final.

Depuis que ce que l'on vient de lire est écrit, la compagnie du chemin de fer du Nord a publié un long *factum* pour expliquer son hostilité envers la compagnie de "Credit Valley." Elle dit que, en avril 1879, elle a préparé et proposé un plan indiquant une voie pour le "Credit Valley" depuis la rue Queen jusqu'à la rue Bathurst: que ce plan a été provisoirement accepté par Messrs. Campbell, Wells et Bailey, au nom du "Credit Valley." C'est très vrai, mais la compagnie du chemin de fer du Nord sait parfaitement que dès que le Grand-Tronc eût connaissance de ce qui s'était passé, il s'empressa d'y mettre son veto. M. Bell, avocat du Grand-Tronc, écrivait la lettre suivante, trois jours après que le plan de la compagnie du Nord ait été soumis :

BELLEVILLE, 22 Avril 1879.

HON. R. M. WELLS, Avocat, Toronto.

MON CHER MONSIEUR, *Re C. V. R. et G. T. R.*—J'ai reçu votre lettre que j'ai envoyée immédiatement à M. Hickson. Je dois dire en attendant que le procès récent entre le chemin de fer du Nord et le Grand-Tronc avait rapport à la propriété du terrain situé entre le passage à niveau de la rue Queen, et le passage à niveau "Diamond," au sud des voies du Grand-Tronc, jusqu'à la cloture, et du terrain situé au nord de nos voies entre le passage à niveau "Diamond" et la rue Bathurst. *Ces terrains nous appartiennent. Le chemin du Nord n'y a aucune espèce de droit.* On ne peut qu'admirer la générosité de cette compagnie qui vous donne la liberté de vous servir de terrain *qui ne lui appartient pas.*

Il nous faut à l'est du passage à niveau "Diamond," avoir et posséder notre double voie. Je ne puis dire quel droit M. Hickson pourra vous accorder, mais je puis dire ceci: que si vous essayez de prendre la propriété que nous réclamons, nous prendrons les moyens de défendre nos droits, et cela, immédiatement.

Votre dévoué,

(Signé,) JOHN BELL.

Je ne commenterai pas, pour le moment, la contradiction extraordinaire qui existe à propos de la propriété de ce terrain entre la lettre de M. Bell et la preuve faite dans le procès entre le "Credit Valley" et le Grand-Tronc.

Le fait est que la compagnie du Nord et celle du Grand-Tronc jouent le jeu l'une de l'autre. Elles ont la propriété indivise de la lisière de 100 pieds de la rue Queen à la rue Bathurst, et elles occupent entre la rue Bathurst et la rue York un terrain de plus de quatre-vingts acres.

Le chemin du Nord dit en réalité au chemin du Credit Valley : " Nous vous laisserons venir jusqu'à la rue Bathurst, pourvu que vous ne touchiez pas à notre terrain entre la rue Bathurst et la rue Brock et nous ne vous laisserons venir qu'à condition que vous preniez cet engagement."

Le Grand-Tronc dit en réalité : " La compagnie du Nord n'a aucun droit de vous donner cette voie ; mais si vous voulez vous engager à ne pas traverser notre terrain pour atteindre vos lots de grève, nous vous laisserons venir jusqu'à la rue Bathurst. Le résultat de cette heureuse combinaison d'offres, de conditions, de restrictions, de stipulations et d'absurdités, est de retenir le Credit Valley à la rue Queen.

Le " Credit Valley " se soucie peu du choix de la route par laquelle il atteindra ses lots de grève ; s'il peut obtenir une voie le long des terrains de la gare du chemin du Nord, il abandonnera volontiers le tracé Shanly qui traverse le terrain du Grand-Tronc. S'il peut avoir le tracé Shanly à travers le terrain du Grand-Tronc, il abandonnera de grand cœur la ligne qui traverse le terrain du chemin du Nord.

Mais le chemin de fer du Nord dit : " Vous ne traverserez pas notre terrain." Et le Grand-Tronc dit : " Vous ne traverserez pas notre terrain." Tous les deux s'accordent pour dire, " Nous ne vous laisserons venir jusqu'à la rue Bathurst, que si vous vous engagez à abandonner les deux projets. Il n'y a pas moyen de sortir de là, quelques protestations officieuses qu'ils fassent autrement.

La compagnie du Nord a obtenu de plusieurs ingénieurs une opinion adverse au tracé qui traverse son terrain. Il est évident, cependant, que ces ingénieurs ont été induits en erreur sur les faits. On les a laissés croire que le " Credit Valley " avait une voie sûre, facile, sans opposition à travers le terrain du Grand-Tronc, et que, malicieusement et sans raison, il insiste pour avoir l'autre tracé qui présente plus de dangers. M. Walter Shanly, par exemple, dit : " On a peine à comprendre pourquoi le " Credit Valley " laisserait de côté le tracé direct, qui lui a été désigné, *avec un seul croisement*, pour s'en mêler dans une forêt de rails qui en nécessite huit." M. Brydges dit :—" En outre, ce n'est pas nécessaire, puisque l'on peut avoir ce que l'on demande *sans risques et sans difficulté*." M. Muir dit :—" Il n'y a pas la *moindre nécessité* pour le " Credit Valley " de choisir ce tracé, *puisque un tracé facile, simple et peu dispendieux, peut être obtenu, sans gêner les voies, le garage ou la manœuvre des aiguilles des autres compagnies*. M. Paine dit :—" On ne devrait pas songer à ce tracé lorsque l'on peut en obtenir un autre à un prix raisonnable. *Dans le cas actuel, le tracé alternatif est simple, moins dispendieux et moins sujet aux objections*

que soulève celui qui traverse les terrains du chemin de fer du Nord."

Si l'on avait dit à ces ingénieurs que le tracé indiqué par Mr. Frank Shanly à travers les terrains du Grand-Tronc est rendu impossible par l'opposition déterminée et énergique de cette compagnie, qu'il croise deux fois la voie du chemin du Nord à l'est de la rue Bathurst; l'ancienne et la nouvelle voie du Grand-Tronc à l'Est de la rue Brock, huit ou neuf fois; et la voie du chemin du Nord, une fois, on peut raisonnablement croire que leur opinion aurait été, au moins, considérablement modifiée.

Quand à la difficulté et au danger de traverser les terrains du chemin du Nord, il me semble que, ayant à sa disposition plus de cinquante acres de terrain entre les rues Bathurst et Brock, il ne serait pas difficile à cette compagnie d'arranger ses voies de manière à ce qu'on put en mettre au moins une autre, qui pourrait être parfaitement commode et sûre, et que cela pourrait être fait sans épuiser le génie d'aucun des ingénieurs qui ont donné leurs opinions à ce sujet.

Il serait odieux que l'on permit à une compagnie de s'approprier 50 acres de terrain controlant les approches du centre des affaires de la ville, de couvrir ce terrain de voies de garage, et de fermer la porte à toutes les autres lignes.

La situation paraît encore plus grave si l'on considère que le chemin du Nord a été non seulement bâti *pour* le peuple, mais *par* le peuple, et qu'il n'a jamais payer un sou pour ce terrain.

R. M. WELLS,

TORONTO, 22 Janvier 1880.

Avocat, C. V. R.

L'article de fond qui suit a été publié dans le *Daily Globe* de samedi, en même temps que ce qui précède:—

LA QUESTION DE L'ESPLANADE.

Quels que soit les arguments que les chemins de fer qui ont maintenant accès dans la ville, puissent apporter à l'appui de leurs prétentions, quelle que soit la variété des subtilités et des subterfuges qu'ils emploieront pour justifier leur manière d'agir, il reste établi que le chemin de fer de "Credit Valley" n'aura d'accès au terrain qui a été dans l'origine expressément destiné à l'usage des chemins de fer faisant leur jonction à Toronto, que par le tracé énormément dispendieux qui lui est prescrit par le chemin du Nord et par le Grand-Tronc, et à des conditions fatales à toute action indépendante. Quels que soient les droits légaux de ces chemins sur le terrain, il est encore de droit une propriété publique, et les autres lignes doivent avoir libre accès à toute partie de ce terrain qui n'est pas actuellement nécessaire aux chemins existant. La ville a le droit de demander que l'on donne accès à la ligne du

“Credit Valley.” Les compagnies qui occupent le terrain peuvent croire que les neufs points de leur possession leur donnent pratiquement le dixième, mais elles finiront par découvrir qu’elles sont dans l’erreur. Si les tribunaux ne peuvent dénouer le réseau d’intrigues qui tient la justice, le parlement à ce pouvoir ; et le parlement du Canada n’osera jamais refuser justice à un chemin de fer dans des circonstances semblables. Les chemins de fer ont poussé les choses à un point où il faut obtenir une fois pour toutes une décision de la question de suprématie. Si les chemins de fer sont au-dessus de l’équité, le public doit en avoir connaissance le plutôt possible. Si l’on peut harasser un nouveau rival au point de lui faire abandonner son indépendance, les canadiens n’ont plus qu’à se mettre à genoux devant les gérants Cumberland et Hickson et leur jurer foi et hommages ; mais il reste encore une bataille à livrer avant que le règne des chemins de fer soit tout-à-fait accepté au Canada. Le “Credit Valley,” dans sa lutte contre le monopole, représente le peuple, et la cause du peuple, une fois débarrassée des nuages dont la légalité l’a entourée, paraîtra extraordinairement simple. La ligne de “Credit Valley” doit avoir accès au terrain qui a été réservé par le peuple pour elle ; naturellement, cette compagnie devra payer sa part de l’argent dépensé en remblais, mais la somme est une question d’arbitrage, et il n’y a là aucune raison pour que les occupants sans titre (squatting) puissent défier la loi.

Lundi, le 26, le *Mail* faisait les commentaires suivants :

L'IMBROGLIO DES CHEMINS DE FER.

Le public est maintenant en possession des explications des trois compagnies qui prennent part à la querelle au sujet de l'accès du chemin de fer de “Credit Valley” au centre de la ville. Le fait principal qui se détache clairement au milieu de la masse d’arguments dont on entoure le sujet, c’est que le Grand-Tronc et le chemin de fer du Nord refusent de permettre au “Credit Valley” de se servir des terrains qu’ils ont obtenus de la ville sans aucun titre. Quelle que soit l’opinion des tribunaux sur les titres acquis, ce fait est indéniable, tout le reste n’est que détail, dont les citoyens n’ont pas à s’occuper. La position de la ville est celle-ci : Elle a bâti l’esplanade à grands frais, pour le bénéfice non pas seulement des chemins de fer alors en existence, mais de tous les chemins futurs, et la question est maintenant de savoir si les deux chemins de fer anciennement établis pourront désormais la contrôler à leur guise, ainsi que les autres terrains qu’ils ont acquis par la bienveillance de la ville, jusqu’au point d’empêcher l’accès de la ville à un chemin de fer à qui la ville a accordé un subside considérable à condition qu’il ait son terminus à l’Esplanade.

Il nous semble que la conduite que la ville doit suivre est toute tracée. Le parlement a le pouvoir, si les cours ne l’ont pas,

de forcer ces chemins de fer anciennement établis à rendre justice à la ville, et les citoyens doivent en appeler à ce tribunal suprême. Moralement, quelle que soit la stricte interprétation de la Cour de Chancellerie, le "Credit Valley" a les mêmes droits que le chemin du Nord et le Grand-Tronc, à l'usage du terrain en question; et dans son propre intérêt, comme en justice pour le "Credit Valley," la ville est tenue de faire prévaloir cette égalité et d'en faire une loi. La ville a donné au "Credit Valley" un bonus de \$350,000. Mais, à part cela, elle est grandement intéressée au succès de ce chemin qui doit lui ouvrir une vaste région agricole, et en amener les produits à son marché. On ne peut donc pas tolérer que les vieilles compagnies se servent d'un terrain que la ville leur a permis d'occuper, comme d'un instrument pour dérober au peuple les bénéfices d'une entreprise où il a, directement et indirectement, les intérêts les plus considérables. En outre, il faut absolument que cette question soit réglée une fois pour toutes. L'autres chemins, dont cette ville sera le terminus, sont à l'état de projets, mais jusqu'à ce que le droit d'accès aux quais soit libre pour tout le monde, ces nouvelles entreprises n'auront aucune sécurité et le peuple n'osera se hasarder à leur venir en aide. En un mot, les entreprises de chemin de fer de cette ville dépendent pour toujours de la solution définitive de cette vieille querelle, et le plutôt le peuple en appellera au parlement, sera le mieux pour tout le monde.

DE L'OUEST A L'EST.

COMMUNICATIONS PAR CHEMINS DE FER.

*Le système de "Credit Valley" et le système provincial de Québec.
Le projet le plus récent.*

(Du Montreal Herald.)

MR. GEORGE LAIDLAW.—Président du chemin de fer de "Credit Valley," est actuellement au Windsor. Hier, un représentant de ce journal fit une visite à ce monsieur dans le but de savoir s'il était envoyé ici avec quelque mission spéciale. La réception fut très cordiale et la conversation suivante s'engagea :

LE RAPPORTEUR.—Auriez-vous quelque objection, monsieur, à me dire dans quel but vous visitez aujourd'hui notre ville ?

MR. LAIDLAW.—J'ai visité Ottawa pour la première fois depuis huit ans, dans l'intention de soumettre au gouvernement certaines questions particulières au "Credit Valley," et d'autres qui regardent les chemins de fer du pays. Je suis venu à Montréal tout exprès pour voir le premier ministre, M. Chapleau, pour provoquer la formation d'une compagnie ou d'un syndicat, qui achèterait le chemin de fer provincial de Québec à Ottawa, et entreprendrait la construction du chemin de fer de Toronto à Ottawa, les deux provin-

ses se réservant un certain contrôle pour garantir l'indépendance de la ligne. Tout le système proposé, si la nouvelle ligne était bien construite et avec des rampes aisées constituerait une propriété très avantageuse, et aiderait beaucoup à la prospérité des villes de Québec et de Montréal, ainsi que de toute la province en général. Comme un débouché indépendant vers l'est pour le Great Western, le "Credit Valley," le chemin du Nord, le Toronto, Grey et Bruce, le Toronto et Nipissing, le Midland, etc., il serait de la plus grande importance pour la province d'Ontario.

RAPPORTEUR.—Considérez vous que ce projet ait assez d'importance pour la ville de Toronto pour que cette ville lui donne une subvention ?

M. LAIDLAW.—Nous ne demandons pas grand chose à Toronto. Toronto a dépensé à l'Esplanade \$800,000 pour l'usage des chemins de fer ; il a donné au chemin du Nord \$200,000 ; aux chemins à voie étroite, \$400,000, au Muskoka \$100,000, et au "Credit Valley" \$350,000, ce qui fait un total de \$1,850,000, plus que tout ce qui a été donné jusqu'ici par toute la province d'Ontario ; les dépenses ont fait hausser la valeur des propriétés taxées à Toronto de \$30,000,000, environ, dans dix ans. Sans doute la ville retirera quelque bénéfice de la concurrence pour son commerce, mais Toronto ne serait après tout touchée que par ricochet et le commerce se diverserait principalement à Montréal, il ne serait donc qu'un point de jonction, et ne retirerait pas autant de bénéfices de ce nouveau système que Montréal, dont-il doublerait le commerce avec l'Ouest.

RAPPORTEUR.—Que devrait faire Montréal, à votre point de vue ?

M. LAIDLAW.—Montréal n'a fait par elle-même que peu de chose, excepté en faveur de l'Occidental ; Montréal ne peut s'attendre à devenir le grand marché commercial qu'elle espère devenir, et que le Canada lui souhaite avec plaisir, avec une seule paire de rails pour communiquer avec l'Ouest. La comparaison avec le nombre des voies qui conduisent à New York, à Philadelphie et à Baltimore est absurde ; le Canada n'a qu'une seule ligne, dont la direction est hostile à ses intérêts et favorise ceux des Etats Unis, Montréal devrait être le centre de la nouvelle organisation qui contrôlerait cette nouvelle ligne directe, indépendante, et desservant l'intérieur du pays, qui ira de Toronto à Quebec. Son président et ses principaux directeurs devraient résider ici. Il ne manque, pour rendre cette ligne de la plus grande importance aux deux provinces, que la condition que cette ligne appartiendra au pays, et sera sous le contrôle des gouvernements des deux provinces, pour protéger son indépendance et l'empêcher d'être louée ou achetée par une compagnie du Canada ou d'ailleurs, ou de combiner son trafic avec celui d'une ligne étrangère. La masse du trafic du Great Western est perdue pour Montréal par ce qu'on trouve plus facile la transmission à New York. Chaque navire chargé à New York de produits qui auraient pu être transportés par les chemins de fer canadiens, est un navire de moins à charger

à Montréal ou à Québec. Le temps est venu pour Montréal de se mettre à l'œuvre. L'extension du Canada Central jusqu'à un port sur le lac Huron, la construction du chemin de fer de Toronto et Ottawa, et une double voie sur le Grand-Tronc à l'ouest de Montréal, voilà des questions du plus grand intérêt pour la prospérité de Montréal.

RAPPORTEUR.—Croyez-vous que les canadiens-français seraient en faveur de ce projet ?

MR. LAIDLAW.—Certainement, parce que je crois que si le projet était clairement expliqué à ceux de qui les canadiens-français reçoivent leurs opinions, je n'ai aucun doute qu'il se déclarerait en faveur de l'augmentation de la valeur de leurs propriétés et de leurs affaires. Mr. de Freycinet, malgré les malheurs récents de la France, vient de mettre au jour le plus magnifique projet de chemins de fer et de travaux d'améliorations des ports, qu'il se propose d'ajouter au système déjà très considérable de ce pays. Aucun pays d'Europe n'a encore osé rêver un pareil système. Je crois donc que si ceux qui guident l'opinion publique canadienne-française voulaient bien laisser de côté leurs querelles particulières, et s'unir pour encourager des entreprises qui doivent doubler le commerce de leur ville, comme nous l'avons fait à Toronto, le nouveau système serait avant peu d'années un fait accompli.

RAPPORTEUR.—En avez-vous parlé à quelques uns des principaux citoyens de Montréal ?

MR. LAIDLAW.—Oui, Messieurs A. W. Ogilvie, T. Cramp, R. Thibault, et d'autres messieurs canadiens français dont j'ai oublié le nom, m'ont été mentionnés par leurs adversaires politiques comme des gens en qui le peuple a confiance.

RAPPORTEUR.—Avez-vous l'intention de prendre une part active à ce projet ?

MR. LAIDLAW.—Je n'aurai directement ni indirectement aucun intérêt pécuniaire dans ce projet, parce que je n'ai pas d'argent ; mais, j'aiderai de toute l'influence dont je pourrai disposer sans compromettre ma propre responsabilité, à la formation de cette compagnie ou de ce syndicat ; car je crois qu'il est du devoir de tout patriote d'aider à faire du bien à son pays. C'est encore plus le devoir des citoyens de la province de Québec, que ce projet débarrasserait de la plus grande partie de la dette provinciale qu'elle a contractée pour la construction du chemin de fer de la rive Nord, et il fournirait le trafic nécessaire pour que ces chemins soient utiles à l'état et au pays.

RAPPORTEUR.—M. Prentice, ou quelque autre personne à New-York ou à Montréal, ont-ils autorité de parler au nom du chemin de fer de "Credit Valley" ?

M. LAIDLAW.—Non M. Prentice ni personne n'a la moindre autorité de proposer quoique-ce-soit au sujet du "Credit Valley," excepté les directeurs de ce chemin.

RAPPORTEUR.—Quelle raison avez vous pour ne pas vouloir qu'une compagnie de New-York s'empare du projet et le mette à exécution ?

M. LAIDLAW.—Nous ne voulons pas d'une compagnie de chemin de fer avec un service d'employers américains au cœur du pays, de Toronto à Québec, nous ne voulons pas non plus d'une ligne dont la direction serait aux Etats Unis et qui servirait d'instrument aux courtiers de Wall street.

RAPPORTEUR.—Comment espérez-vous trouver l'argent pour exécuter ce projet ?

M. LAIDLAW.—Qu'une compagnie composée d'hommes responsables obtienne de la législature le pouvoir d'émettre des obligations portant hypothèque sur toute la ligne de Québec à Ottawa, et d'Ottawa à Toronto, pour une somme moyenne, par exemple de \$16,000 ou \$20,000 par mille, avec cela elle paiera le gouvernement de Québec et construira le prolongement d'Ottawa à Toronto.

PAPPORTEUR.—Qui achèterait ces obligations ?

M. LAIDLAW.—Des obligations privilégiées de si petites proportions sur une grande ligne directe seraient avidement achetées à Londres, comme un placement de première classe, ce qu'elles seraient en effet.

RAPPORTEUR.—Le Grand-Tronc ne s'opposerait il pas à la vente de ces obligations à Londres ?

M. LAIDLAW.—Sans doute, mais le Grand-Tronc n'a pas tant d'influence sur le marché de Londres. La petite clique des employés du Canada et du Grand-Tronc, qui veulent faire leur entendu et qui prétendent déterminer le sort de toutes les entreprises canadiennes, constituent ce que j'appellerai la "société du Grand-Tronc." Ils n'ont aucune influence sur le capital flottant de l'Angleterre. Et si ce projet, bien expliqué, était exposé devant le public anglais dans le Times par exemple, avec la mesure des intérêts du Grand Tronc et du Great Western, et du crédit et de la valeur de la province de Québec, ces messieurs se trouveraient impuissants à empêcher les placements sur une garantie si simple et si évidente.

RAPPORTEUR.—Pourquoi l'emprunt de Québec n'a-t-il pas eu plus de succès à Londres ?

M. LAIDLAW.—Parceque le Grand Tronc et ses anciens employés à Londres se sont acharnés à déprécier la grande province de Québec, lorsque un petit pays, comme la Nouvelle Zelande, avec une population de 350,000 habitants seulement pouvait, sans soulever de protestations, emprunter \$100,000,000 quoique son marché fut à 8,000 milles de distance.

RAPPORTEUR.—Alors vous croyez que des influences malveillantes ont été employées dans la presse et ailleurs pour empêcher cet emprunt de réussir ?

M. LAIDLAW.—Certainement. "Ce n'est rien, ce n'est rien, dit l'acheteur ; mais quand il est parti, il se réjouit."

RAPPORTEUR.—Comment espérez-vous surmonter cette difficulté pour votre nouveau projet ?

MR. LAIDLAW.—Par des exposés succincts de toute l'affaire et des circonstances qui l'entourent, publiés dans la presse de Londres, par et sous l'autorité de l'agent canadien à Londres, sir

Alexander Galt, qui devrait être autorisé à le faire par le gouvernement du Canada.

RAPPORTEUR.—Croyez-vous que le Grand-Tronc ait beaucoup d'influence au Canada?

MR. LAIDLAW.—Oh oui, le Grand Tronc a beaucoup d'influence ici. Le fait est que les principaux avocats du pays ont eu quelque chose à faire avec sa formation et que les principaux entrepreneurs y ont fait des fortunes. Ces gens ont fini par acquérir de l'influence et ils ont une sympathie naturelle pour l'institution à qui ils doivent leur position et leur richesse.

RAPPORTEUR.—Avez-vous aucun doute de votre succès à Ottawa?

MR. LAIDLAW.—Pas le moindre doute. Le Gouvernement agira d'une manière strictement impartiale, et donnera aux différentes parties dans la querelle, ce qui leur est respectivement dû.

Du commencement à la fin M. Laidlaw traite avec respect ceux dont il peut être l'intérêt de s'opposer à son projet, mais il ne paraissait pas avoir le moindre doute de son succès définitif.

LA NOUVELLE LIGNE DIRECTE.

(*Du Globe.*)

Tous les canadiens, excepté le petit nombre qui, pour des motifs intéressés, font passer les intérêts du Grand-Tronc avant ceux du pays., seront heureux d'apprendre qu'un projet plausible est sur pied pour la construction de la ligne de Toronto à Ottawa, comme partie d'une grande ligne directe dont le reste est déjà en opération. On se propose de former une compagnie, ou un syndicat, pour acheter le chemin de fer provincial de Québec, de Québec à Ottawa, pour entreprendre la construction du chemin entre Ottawa et Toronto, et pour faire avec les lignes qui ont actuellement leur centre à Toronto, des arrangements qui pourront donner à la nouvelle ligne un immense trafic direct, aussitôt qu'elle sera ouverte.

Pour la province de Québec, ce projet offre une splendide occasion de faire de cette ligne, qui pèse si lourdement aujourd'hui sur sa population, un élément de prospérité. Comme partie de la grande ligne directe, le chemin de la rive Nord aurait autant de trafic qu'il peut en transporter sur une grande partie de la ligne. On enlèverait à la politique une source de corruption continuelle et de danger constant, et la province en général en récolterait des avantages qui l'aideraient à sortir de l'état de morasme où elle git actuellement.

Le Canada tout entier serait délivré des chaînes où le monopole du Grand-Tronc le tient aujourd'hui lié; le Great Western, le Canada Southern, le "Credit Valley," le Toronto, Grey et Bruce, le

chemin du Nord, le Toronto et Nipissing, le Midland, le Canada Central, le Whitby a Port Ferry, le Victoria, Kingston et Pembroke, le St. Lawrence et Ottawa et d'autres lignes, sont grandement intéressées à avoir un autre débouché en concurrence avec le Grand-Tronc, comme la nouvelle ligne le sera. Une vaste étendue de terrains agricole n'attend que l'ouverture de voies de communications, et les propriétaires de ces terrains ont résolu de se taxer libéralement pour aider à la construction de ce chemin qui leur donnera les voies de communications qu'ils demandent. Malgré de sérieux désavantages, une grande industrie s'est déjà implantée, celles des mines. La ligne projetée de Toronto et Ottawa traversera des terrains riches en minéraux, qui lui donneront un commerce lucratif de transport vers l'ouest, et lui permettront ainsi de faire le trafic vers l'est à très bon marché. Il n'y a littéralement pas de limites aux avantages que peut nous procurer cette nouvelle ligne. Elle nous délivrerait du contrôle du Grand-Tronc, non seulement en été par son débouché à Québec, mais aussi en hiver, par la ligne traversant le Saint Laurent à Coteau Landing et allant de là à Boston ou New York. Il ne faut pas tenir compte de l'opposition du gouvernement actuel à ce projet; si ce gouvernement continue à placer les intérêts du Grand-Tronc au dessus de ceux de tout le reste du pays, il signe tout simplement son arrêt de mort. Après ce que l'on voit actuellement près de Montréal, le gouvernement ne persistera pas à dire qu'un autre pont n'est pas nécessaire. Lorsque pour échapper aux exactions du Grand-Tronc pour le passage sur le pont Victoria, les gens sont obligés de poser une voie sur la glace, et que là, avec de l'eau limpide à quelques pas d'eux, les voyageurs traversent dans une appréhension constante de quelque accident, il est bien inutile de discuter la nécessité d'un autre pont. Il est nécessaire et il faudra bien qu'on l'accorde.

Les espérances de la ligne de Toronto et Ottawa sont plus brillantes que celles d'aucune autre ligne, actuellement possible, dans tout le Canada, et probablement sur tout le continent.

Le chemin peut-être construit actuellement sans un sou de contribution étrangère, et il donnerait immédiatement un dividende rémunérateur sur le coût de l'entreprise. Il créerait un transport local considérable, et pourrait faire autant de transport direct qu'il lui plairait, au moins à d'aussi bon termes que le Grand-Tronc en a pour son transport américain. En amenant à Montréal et à Québec le double du transport direct que l'on en peut amener actuellement, il attirerait les navires, et par la concurrence ferait baisser le prix du fret maritime. Il serait mieux en état de faire de l'argent que les parties les plus lucratives du Grand-Tronc, c'est-à-dire entre Toronto et Montréal; car le Grand-Tronc reçoit principalement son fret local du nord et a à subir la concurrence de la navigation sur toute sa longueur. Malgré cette situation désavantageuse, la partie du Grand-Tronc dont on vient de parler, fait d'excellentes affaires, même en prenant pour base de calcul l'extravagance ruineuse qui a présidé à sa construction : On peut en conclure que

la ligne de Toronto et Ottawa, lorsqu'elle sera construite, étant mieux située et ayant coûté moins cher, fera aussi d'excellentes affaires. Les lignes qui sont maintenant sous le contrôle du Grand-Tronc pour leur débouché à l'est, trouveraient même de leur intérêt de construire elles-mêmes ce chemin. Il ne faudrait pas plus que la garantie de chacune de ces compagnies pour une certaine proportion de l'intérêt sur les obligations, pour donner aux promoteurs du chemin tout l'argent nécessaire à sa construction.

Il n'est pas nécessaire d'ajouter que c'est le moment de faire marcher cette entreprise. Nous sommes à la veille d'une reprise d'affaires universelle. Avec cette reprise viendra une hausse générale dans le prix des matériaux et de la main d'œuvre, qui doublera presque le coût de la construction des chemins de fer. Actuellement on peut se procurer la main d'œuvre à très bon marché, mais si l'on perd du temps, et que l'on ne commence les travaux de nivelage et autres, que lorsque les affaires auront repris leur cours, la compagnie aura à se procurer la main d'œuvre sur un marché qui en sera dépourvu, et l'excellente occasion qui se présente aura été perdue.



5613 x 3e

149

